

ДО ПИТАННЯ ПРО ДОКОРІННИЙ ПЕРЕГЛЯД ПРАВИЛ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ (кінець XIX ст.)

У статті висвітлюється маловивчена проблема - процес докорінного перегляду правил експлуатації залізниць в Російській імперії в кінці XIX ст. Зазначається, що правила 1883 р. в епоху модернізації залізничного транспорту в російській державі застаріли і їх перегляд зумовив активну дискусію в науково-технічній літературі. У даній статті аналізуються статті С. Вітте, О. Радціга, І. Ріхтера, Макса Вебера та «Загальний статут російських залізниць», які сфокусували проблему безпечної експлуатації залізниць у потрібне русло.

Ключові слова: залізничний транспорт, правила експлуатації залізниць, Російська імперія, безпека руху, організація руху поїздів

Модернізація була імперативом розвитку царської Росії протягом декількох століть, що було зумовлено переважно не внутрішніми умовами, а тиском зовнішніх факторів – індустріальним розвитком низки західних держав, який у порівнянні з Росією, засвідчував економічне і військове відставання останньої. Звичайно, цей фактор загрожував її національній безпеці і власне суверенному існуванню. Хоча питання про те, бути, чи не бути російській модернізації в умовах колоніальної експансії Заходу не стояло. Відмова від модернізації означала б зникнення і крах російської державності, а разом з цим і російської цивілізації. Ось чому модернізація в Росії у вигляді чи на основі чисельних, різноманітних за завданнями реформ ініціювалася і здійснювалася зверху, державою. А інакше і не могло бути, завдяки цивілізаційним та історичним особливостям її розвитку [1, С. 213]. Тобто, основним вектором модернізаційного процесу Російської імперії була індустріалізація країни. І залізничний транспорт в цій індустріалізації відігравав чи не основну роль. І це зрозуміло. Адже промисловий переворот у другій половині XIX ст. супроводжувався швидким зростанням залізничного будівництва, яке стало одним з ключових напрямків, що відіграли вирішальну роль в ранній модернізації країни.

Розвиток мережі залізниць не тільки сприяв закріпленню всебічних зв'язків раніше роз'єднаних територій, залученню до господарського обороту нових регіонів і формуванню єдиного ринку в Росії – однієї з найбільших держав у світі, але й ставав також стимулом швидкого розвитку цілого ряду інших, зв'язаних із забезпеченням залізничного транспорту галузей (металургії, машинобудування та ін.) Залізничне будівництво здійснювалося з активним залученням національного капіталу і засобів держави.

На цьому фоні постійно виникала необхідність докорінного перегляду правил експлуатації залізниць в Російській імперії. У журналі «Инженер», який видавався О.П. Бородиним, на початку 80-х років XIX ст. була опублікована стаття О. Радціга з приводу зміни правил руху на залізницях [2]. Вона спричинила появу циркуляру Департаменту залізниць Міністерства

шляхів сполучення від 21 квітня 1894 р., який підняв питання про перегляд правил експлуатації залізниць, прийнятих ще в далекому 1883 році. Ось чому усі думали тоді, що необхідно не тільки виправляти окремі статті правил, проти яких кимось були зроблені заперечення, але й виконати повний перегляд їх на основі досвіду представників служби руху усіх залізниць. Адже 9-ти річне застосування правил встигло повністю з'ясувати міру їх придатності.

Згідно переконань О. Радціга основа правил руху повинна бути такою: ці правила встановлюють обов'язковий мінімум того, що необхідно для безпеки руху і служать таким чином підставою судової відповідальності на випадок їх невиконання. А поміж цим правила 1883 р., не керуються цим, а роблять спробу регламентувати діяльність усієї служби руху, тобто представляють спробу поєднати закон про відповідальність з керівництвом організації служби руху. Внаслідок цього виходять дві суттєві незручності. По-перше, нечітке усвідомлення службовцями особливої важливості правил, що обмежують безпеку руху, тому що ці правила загублені серед інших, умовно пропонують робити те чи інше, «за можливістю», чи «на випадок потреби» і т.д. По-друге, неможливість організації служби руху відповідно до індивідуальних особливостей залізниць, тобто як би не були детально складені правила і як би багато типів дозвільних організацій вони не охоплювали, їм не охопити безпечного різноманіття вічно мінливих умов. Перешкоджаючи організації служби руху, правила постійно видозмінювалися відповідно до індивідуальних особливостей залізниць. Фактично правила 1883 р. були гальмом на шляху до прогресу вітчизняної залізничної справи, чіткий розвиток якої так тісно пов'язаний з торговельними і фінансовими інтересами країни та із зручностями пересування. Надлишок регламентації ставав особливо небезпечним в 90-х роках ХІХ ст., коли, з одного боку, внаслідок переходу більшої кількості залізниць в казну, з другого боку – внаслідок зарахування управляючого приватними залізницями на державну службу і затвердження вищих агентів залізниць Міністром шляхів сполучення, централізація управління залізницями і без того сягнула значної міри і встановлення одноманітних типів експлуатації могло привести лише до застою і рутини.

Такої детальної регламентації вітчизняні залізничники не зустрічали у правилах німецьких і англійських залізниць. І це при тому, що умови, в яких вони перебували, без усякого порівняння значно однорідніші, ніж в Росії, що розкинулася «від фінських холодних скель до полум'яної Колхіди» з найбільш різноманітним населенням, кліматом і промисловістю.

У часописі «Железнодорожное дело» за 1894 р. була опублікована стаття І.І. Ріхтера «Опыт изложения правил движения» [3]. Інший дослідник інженер О. Радціг із задоволенням констатує факт співпадання вищенаведених думок з основною думкою високоповажного автора, що «перегляд правил руху повинен переслідувати спрощення регламентації пересувань за умови поступового порушення знарядь експлуатації». Тому О. Радціг у своїй статті в основному зупиняється на загальних положеннях цієї

цікавої статті, вважаючи, що вона заслуговує глибокої уваги з боку сторін, яким буде доручено складання нових правил. Мало цього, О. Радціг наводить переклад німецького «Bahnpolizei Reglement'a», на який так часто вказував І. Ріхтер, вважаючи, що це надасть деяку послугу особам, що не мають можливості познайомитися з цим чудовим збірником залізничних правил. Він закликав, що було б бажано, щоб при перегляді правил було звернуто увагу як на цей, так і на інші іноземні статuti, не у плані, звичайно, прямого наслідування та залучення, але пристосування в наших умовах того доброго, що нам зустрічається.

З трьох елементів улаштування залізничної справи: безпеки, терміновості і зручності, І. Ріхтер бачить потрібною лише законодавчий захист першого, решті надаючи ініціативу власне управлінням під контролем Міністерства шляхів сполучення. Немоżliво не погодитися з доводами на користь цієї думки, яка наводиться в його статті.

Нам можуть заперечити, що при такій обмеженості правил, інтереси пасажирів є надто мало окреслені, що управління залізниць, не будучи особисто зацікавленими у зручності і терміновості руху, пожертвують ними заради своїх вигод, і зазвичай із бажання турбуватися про них. Автор статті не поділяв цих застережень. І справді, при існуванні детальних правил, які турбуються про зручність і терміновість руху, гарантія їх виконання лежить в компетенції органів Міністерства (інспекції). Якщо можливо передбачити, що управління не будуть турбуватися про зручність руху, за відсутності загальної для усіх залізниць законодавчої регламентації його, то зовсім не представляється неможливим невиконання управліннями існуючих правил через посереднє відношення інспекції до таких порушень.

Є інший регулятор вірності роботи залізниць - це громадська думка та її орган – преса. Як би далеко не відхилялася вона від істини в окремих випадках, в середньому воно близько до неї.

Тут слід навести думку на той час Міністра шляхів сполучення С.Ю. Вітте. У своїй праці «Принципы железнодорожных тарифов» він каже: «згідно нашого глибокого переконання преса служить і буде служити чи не найбільшою справжньою вуздечкою проти залізничних зловживань, розпущеності і неуваги. Вона також служить і може служити чудовим матеріалом для контролю і напрямку розвитку залізничної справи з боку уряду» [4, С. 168]. За належного відношення до контролю преси, не слід боятися, що відсутність детальної регламентації послужить на шкоду інтересам пасажирів.

Звертаючись до самого проекту І. Ріхтера, О. Радціг знайшов у ньому детально розроблену ту частину, яка стосується власне руху поїздів, тобто відповідає розділу II правил 1883 року. Що ж стосується I розділу, то вказівки І. Ріхтера стосовно правил, які до нього входять, мають тільки загальний характер. Автор статті зазначав, що не зовсім зрозуміло, чи хоче шановний п. Ріхтер абсолютного розмежування цих правил від правил руху поїздів, чи вони можуть існувати окремо. О. Радціг вважав, що бажано було поєднувати правила, що стосуються службовців різних служб і об'єднати їх в

загальне положення, тому що тодішньому стану справ, відповідні розділи правил руху, змісту і застосування рухомого складу і змісту та охорони парових залізниць представляють майже дослівно повторення один одного.

Англійський збірник «Rules and Regulation» та німецький «Bahnpolizei Reglement» могли б у цьому відношенні послужити взірцем. О. Радціг у своїй статті в журналі «Инженер» ще за 1892 рік висловився про користь об'єднання усіх інструкцій в один збірник. Вірогідно, порізненістю правил різних служб пояснюється вказана І. Ріхтером різниця у визначенні граничної кількості годин роботи для агентів в різних службах (див. параграф 7 правил руху і параграф 4 правил утримування і використання рухомого складу. Параграф 15 говорить тільки, що кількість службовців повинна бути «достатньою»).

У попередній статті О. Радціг навів детальний розбір труднощів і окремих витрат, які викликаються застосуванням 7 параграфу. Відсилаючи читача до цієї статті, нагадаємо тут, що головними недоліками при чіткому дотримуванні цього параграфу є, окрім невизначених витрат, зменшення заробітку кондукторських бригад внаслідок збільшення кількості їх і зростання процентного відношення кількості годин відпочинку поза домом до відпочинку вдома.

О. Радціг зауважує, що він не знайомий з текстом швейцарського закону 1890 р., який визначав максимальну кількість годин роботи (на що вказував І. Ріхтер). Мабуть порівняльна простота умов, у яких перебували швейцарські залізниці, дозволяла мати там таке положення, загальне для залізниць усієї країни; у всякому разі ні на німецьких, ні на англійських залізницях такої регламентації не було. Виконання цього правила, як ми вже казали, особливо важке для залізниць із слабкою роботою і з великою кількістю гілок. В той час кількість гілок на російських залізницях дуже швидко збільшувалася (тоді як збільшення середньої роботи без усякого порівняння було повільніше). Ось чому на той час очікувалось ще більше незручностей від застосування параграфу 7.

Встановлення «порядку визначення до посад службовців і звільнення їх від посад і служби у межах дисциплінарної влади різних категорій службовців і порядку випробування і проходження служби, що пропонував І. Ріхтер, розуміється бажано (хоча і пов'язане з деякими труднощами), як усяка міра спрямування до послаблення «кочуючого» елемента на залізницях шляхом укріплення у службовців усвідомлення міцності свого положення і сподівання на підвищення, незалежно від випадку і протекції. Але такі правила, як здавалося на той час, перебували все-таки у дуже віддаленому зв'язку з безпекою (і навіть із зручностями) руху, щоб бути включеними до зведених правил.

Стосовно конкурсу на складання посібника для службовців станційної і поїзної служб, про яку говорив І. Ріхтер, то О. Радціг дозволив собі звернути увагу читача як на вдалу спробу такого роду, на короткі керівництва, в катехизній формі складені представниками з'їздів служби руху. Про це свідчать протоколи засідань третього дорадчого з'їзду представників служби

руху залізниць, який відбувся у Москві з 10 по 17 грудня 1886 року. Залізничникам доводилося застосовувати їх з більшим успіхом у своїй службовій практиці. Зрозуміло, ці посібники теж не носять і не повинні носити характеру закону, обов'язкового для усіх залізниць.

Відносно суміщення посад, у статті, яка розглядається, вказується на незручності щодо отримання згоди на таке суміщення органів технічного – поліцейського нагляду, абсолютно чужого для господарства. Із покладанням обов'язків останнього на керівників залізницями, ця підстава відходить сама собою. Згідно такому суміщенню, часто дуже бажаному в усіх відношеннях, перешкоджає вищевказана неузгодженість інструкцій, через те, що на багатьох залізницях практикується, передбачене навіть циркуляром Міністерства суміщення обов'язків станційної і телеграфної служби. А це зустрічається з протиріччями з правилами телеграфної служби, одним з параграфів яких приписується черговому телеграфісту не відходити від апарату – умова, яку неможливо виконати, якщо потрібно ще виконати обов'язки начальника станції. Про це свідчить параграф 25 «правил улаштування, утримування, ремонту і дії телеграфу залізниць». Параграф 12 цих правил включав інше протиріччя з правилами руху, допускаючи максимальний строк чергування лише 12 годин.

На особливу увагу заслуговують вказівки І. Ріхтера з приводу організації поїздів та організації руху. Детально розглянуті ним положення тільки другої, відносно першої, дані тільки загальні положення. Деякі з них, віднесені до організації поїздів, могли б бути, на думку О. Радціга, скоріш перенесені в частину, яка торкається організації руху. Сюди відноситься пункт «б», який встановлює вимоги чергового старшинства поїздів, яке повинна дотримуватися у випадках відступу від нормального порядку організації руху (наприклад, у випадку перерви телеграфного сполучення). Може цей випадок, внаслідок розмаїття заходів, які можуть бути застосованими («правила руху» параграфу 140-150 і зауваження автора статті з приводу цих параграфів у журналі «Інженер», №5) не заслуговують бути розміщеними в правилах, згідно точки зору І. Ріхтера (яку ми повністю поділяємо), а представлені ініціативі різних управлінь; в усякому разі той або інший порядок, прийнятий в таких випадках на залізниці, скоріше повинен бути віднесений до організації руху, повністю підпадав під визначення «просторових вторгнень без порушення габариту», згідно термінології автора, при умовах руху, які відступають від нормальних.

В самому проекті вичерпані дійсно майже усі необхідні запобіжності для усунення можливості нещасних випадків. Правила ці, при цьому, не є безсистемним цілим, а розміщені за видами можливих нещасних випадків. Ми повинні повторити тут те саме, що говорили з приводу порядку сигналізації про переваги систематизації правил. О. Радцігу не зовсім зрозуміло одне – чому до цих правил не потрапило встановлення найбільшої граничної швидкості (про яку дотично згадується у розділі «організація поїздів»; в самому ж проекті говориться тільки про найбільшу швидкість станційних пересувань). Перевищення швидкості їзди відомої межі,

збільшення небезпеки і розміри транспортних пригод тих двох типів подій, які вказані І. Ріхтером (зіткнення, як результат «просторового вторгнення» з порушенням або без порушення габариту і сходження з рейок, як результат неправильної постановки переводів), викликає ще спеціальний вид транспортної пригоди – руйнування рейкової колії. З цього приводу М.П. Петров у своїй науковій праці «Определение скорости поезда на железной дороге при возможном увеличении вероятности безопасного движения» сказав таке: «Якщо потребами життя дуже повільна їзда усувається і якщо, таким чином, допускається той ризик, хоча б і дуже незначний, який завжди є при їзді більш або менш швидкій, то безумовно необхідно обмежити цей ризик усіма можливими способами і не тільки приймати усі залежні від людей заходи до попередження якихось пошкоджень в поїзді, але точно так само необхідно і не допускати таких швидкостей руху, які самі по собі могли б вже викликати обставини, які здатні зробитися причиною нещасних випадків» (1890) [5]. Хоча, звичайно, ступінь небезпеки внаслідок дуже швидкої їзди залежить від улаштування колії і рухомого складу, а значить від їх рівня на різних залізницях, ця різниця настільки велика взагалі, що вимагає особливих правил, як це зроблено у «правилах руху» 1883 року (параграф 69) та німецьких «Bahnpolizei Reglement».

В даному випадку О.Радціг обмежився зауваженнями на статтю І. Ріхтера, побажавши, щоб вона справила якомога більше впливу при складанні нових правил. Автор статті вирішив більше уваги приділити німецьким правилам «Bahnpolizei Reglement», уведеним в дію у 1886 р. Книга з цими правилами охоплює в собі все, що стосується безпеки на залізниці, тобто відповідає трьом вітчизняним збірникам («правил руху», «утримування і використання рухомого складу» і «змісту та охорони паровозних залізниць»). Окрім цієї книги німці випустили ще «Betriebsreglement», який відповідав вітчизняному «загальному статуту» та вищезгаданим Signal-Ordnung.

Другорядні залізниці підпорядковувалися особливому положенню «Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung», уведеному з 1-го липня 1878 р. «Bahnpolizei Reglement» складався з 8-ми розділів, з яких тільки 5 мали інтерес для вітчизняного читача (6-й розділ охоплював перелік наглядових органів, 7-й винятки, які допускалися з правил, 8-й порядок введення правил у дію). Ці 5 розділів наступні: 1) правила утримування і охорони колії; 2) утримування і огляду рухомого складу; 3) правила руху; 4) правила для публіки; 5) поліцейські обов'язки службовців. Такі розділи і в такому порядку були і в попередньому «Bahnpolizei Reglement», уведеному у 1872 р, відразу після об'єднання Німецької імперії. До цього об'єднання - були окремі правила для різних країн, які пізніше увійшли до складу Німецької імперії. Правила ці були за типом дуже схожі з «Bahnpolizei Reglement» 1872 року, які виникли завдяки їх удосконаленню.

Загалом правила 1886 р. відрізнялися від попередніх тільки завдяки незначним змінам, які були обумовлені прогресом техніки залізничної справи. Така стійкість повинна бути в значній мірі приписана, по-перше,

загальному характеру правил, які детально описують лише технічні пристрої, які потрібні для безпеки руху і обмежуються у справі організації служби тільки самим необхідним, не прагнучи охопити, як у нас, усього складного адміністративного механізму і викласти усі можливі випадки, які могли відбутися у залізничній діяльності. По-друге, - впливом при складанні їх практиками, які турбувалися про зручність і лаконічність їх, а не про зовнішню стрункість, можливу поширеність і стилістичні достоїнства, що характерно для кабінетних людей, знаючих, що їм не доведеться застосувати власні творіння на ділі.

Автор статті О. Радціг відсилає читача до перекладу «Bahnpolizei Reglement» і зупинився тільки на характеристиці 4 і 5 розділів, які регулюють відносини залізничних службовців до пасажирів. Він зокрема відзначає, що не слід вважати, що у вітчизняних правилах взагалі була відсутньою ця частина: параграф 26 «правил руху» службовців зобов'язує поважно звертатись до пасажирів, а у випадку невиконання законної вимоги їх звернення з проханням до місцевої поліції про сприяння. У «загальному статуті» російських залізниць ми також знаходимо декілька параграфів, присвячених обов'язкам службовців (ст. 25,29,41) і від 145 до 187.

Нарешті, у «зібранні узаконень і розпоряджень уряду 5-го березня 1891 р. №20 обубліковані правила для публіки». А не кажучи вже про невдалий вислів «прохання», замість «вимога», усіма шляхами узаконеними дуже мало гарантувалося виконання пасажирами вимог залізничних агентів: по-перше вони розкидані у 3-х збірниках, а не сконцентровані в одному місці, як у німців, по-друге у них немає категоричного виконання пасажирами усіх розпоряджень залізничних агентів, спрямованих на підтримку безпеки і порядку руху.

Насправді, у «правилах для публіки» перелічуються тільки декілька окремих заборон і тільки в одному з них згадується про необхідність слідувати вказівкам поїздної прислуги (параграф 1-й відносно входу і виходу з вагонів).

Статті 25 і 26 Загального статуту російських залізниць встановлюють право агентів залізниці висаджувати безбілетних пасажирів. Ст. 27 перелічує інші випадки, коли пасажир може бути видалений з поїзда. Нарешті, є ще невизначена стаття 41, яка вказувала, що перепалка між пасажирами і залізничними службовцями вирішується: а) на станціях чинами залізничної жандармської поліції, а за їх відсутності – начальниками станцій; б) під час руху – обер-кондукторами. Це все, про що говорилося, - це про обов'язки пасажирів. Неповнота цих вимог кидається в очі. У німецьких правилах, навпаки, знаходимо чітку і загальну вимогу підкорятися службовим розпорядженням агентів (дивись параграф 53). По-третє, відсутність вказівки на певну відповідальність за невиконання службових розпоряджень.

Ще на станціях можливе складання протоколу і переслідування порушника судовим рішенням, але на поїзді, що перебуває у дорозі і на колії, далеко від станції, агенти залізниці абсолютно безсилі проти усякого порушення правил. Цього недоліку також не було у німецьких правилах:

параграфом 62 встановлювалася відповідальність за невиконання правил, а в параграфі 63 і 64 порядок притягнення до відповідальності.

При цьому, поліцейські обов'язки покладені прямо на агентів залізниці: поліцейські права (до права насильницького арешту з допомогою залізничних робітників параграфу 64 включно) представлені усім агентам, які могли мати безпосередні відносини з пасажирями (тобто з агентами служби руху – дивись параграфи 66-71). Нічого казати, наскільки такі широкі права сприяють чіткому виконанню розпоряджень залізничних службовців, а відповідно, і безпеці руху.

О. Радціг зауважує, що йому доводилось бачити на залізниці Берлін-Гамбург, де ходили російські вагони, тобто з проходом по середині з площадкою біля входу, до якої міри пунктуально виконувалося «правило про не стояння», порушення якого на російських залізницях (яке призводило до багатьох нещасть) складало нормальне явище, проти якого навіть не заперечувала більшість залізничних агентів.

Дарування таких прав агентам російських залізниць, мабуть, зустріло б відомі труднощі, але приклад німецьких залізниць, на яких існуючий порядок не приводить до жодних незручностей, заслуговує самої серйозної уваги, як з причини збільшення безпеки руху, так і суттєвого скорочення витрат за можливістю скорочення штатів залізничної жандармської поліції.

Цими зауваженнями О. Радціг і завершив свою статтю, висловивши побажання, щоб при складанні правил бралася до уваги думка Макса Вебера щодо якомога меншого обмеження правилами «сміливого і самостійного» персоналу, до створення якого повинні бути спрямовані усі зусилля управління вітчизняними залізницями.

Література

1. Гулидова Ю.И. Становление и развитие железнодорожной отрасли в России: 1836-1914 г. автореф. дис. На соискание науч. Степени канд. ист. наук: спец 08.00.01 «Эконом. теория» / Ю.И. Гулидова. – Москва, 2011. – 20, [1] с.
2. Радциг О. Необходимость коренного пересмотра правил эксплуатации русских железных дорог / О. Радциг // Инженер. – 1894. – №10. – С. 435-439.
3. Рихтер И.И. Опыт изложения правил движения / И.И. Рихтер // Железнодорожное дело. – 1894. - №3. – С. 24-28.
4. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов: 3-е доп. Издание / С.Ю. Витте. – К.: Укрзалізниця, 2012. – 292 с.
5. Петров Н.П. Определение скорости поезда на железной дороге при возможном увеличении вероятности безопасного движения / Н.П. Петров. – Санкт-Петербург, 1890. – 112 с.

Стрелко О.Г. К вопросу о коренном пересмотре правил эксплуатации железных дорог в Российской империи (конец XIX ст.)

В статье освещается малоизученная проблема - процесс коренного пересмотра правил эксплуатации железных дорог в Российской империи в конце XIX ст.

Отмечается, что правила 1883 г. в эпоху модернизации железнодорожного транспорта в русском государстве устарели и их пересмотр обусловил активную дискуссию в научно-технической литературе. В данной статье анализируются статьи С. Витте, О. Радцига, И. Рихтера, М. Вебера и "Общий устав русских железных дорог", которые сфокусировали проблему безопасной эксплуатации железных дорог в нужное русло.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, правила эксплуатации железных дорог, Российская империя, безопасность движения, организация движения и поездов*

Strelko O.G. To the question on the radical revision of rules for the railway operation in the Russian Empire (end of the XIX century).

In the article an insufficiently studied problem – the process of the radical revision of rules for the railway operation in the Russian Empire at the end of the XIX-th century – is highlighted. The author notes that by 1883 the regulations for railways in Russian had become obsolete.

Their revision in the epoch of railway technologies modernization resulted in an active discussion in scientific and technical literature of that time. This article analyzes the works by S.Vitte, O.Radtsyh, I.Rikhter, M.Veber as well as «General Regulations for the Russian railways». It was these works that directed problem of safe railway operation to the proper way.

Keywords: *railway transport, rules for the railway operation, Russian Empire, safety of traffic, organization of trains running.*